

Mit der Straßenbahn durch Duisburg: Der Beitrag indifferenz-basierter Interaktion zur Figuration urbaner Gruppen*

Taking a Tram in Duisburg: The Contribution of Interactions Grounded in Indifference to the Figuration of Urban Groups

Jörg Hüttermann**

Universität Bielefeld, Institut für interdisziplinäre Konflikt- und Gewaltforschung, Universitätsstraße 25, 33615 Bielefeld, Germany.
joerg.huetermann@uni-bielefeld.de

Tino Minas

Wilhelms-Universität Münster, Institut für Soziologie, Scharnhorststr. 121, 48151 Münster, Germany.
tino.minas@uni-muenster.de

Zusammenfassung: Allen Wendungen des stadtsoziologischen Diskurses zum Trotz werden episodische Interaktionen noch immer als sekundäre Beziehungen von sekundärer Bedeutung angesehen. Ihnen wird keine formative, das Intergruppenleben prägende Kraft zugebilligt. Demgegenüber wird in diesem Beitrag herausgestellt, dass Akteure auf dem Figurationsfeld des Straßenbahnfahrens auf lokale Intergruppenbeziehungen reagieren und zurückwirken können. Ausgehend vom Fall des Straßenbahnfahrens in Duisburg wird gezeigt, dass und wie das Straßenbahnfahren unter bestimmten Bedingungen Spannungen zwischen urbanen Bevölkerungsgruppen verstärken und Individuen und Gruppen gleichermaßen aus ihrer wechselseitigen Gleichgültigkeit und Blasiertheit herausführen kann. Das Straßenbahnfahren wird zu einem eigenen Figurationsfeld mit eigenem formativem Potenzial. Dabei kommt episodischen Kategorisierungen, alltagsweltlichen Theorien (im Sinne von Elijah Andersons „folk ethnographies“), Konfliktinteraktionen und situativem Ausweichverhalten eine besondere Bedeutung zu.

Schlagworte: Stadtsoziologie; Figurationssoziologie; Öffentliche Orte; Urbane Indifferenz; Intergruppen-Figurationen; Mobilität.

Summary: Despite recurrent turns within the discourse of urban sociology episodic interactions are still treated as secondary relations of secondary significance. Scholars rarely attribute to them a formative potential capable of having relevant effects on urban intergroup life. At most public transport is perceived as a site of informal public schooling in the discipline of civil inattention. In contrast to classical assumptions and its ongoing repercussions this contribution demonstrates that passengers riding the local tram do not merely react passively to the context of local intergroup-relations but are also contribute to it. Under certain conditions tram riding can amplify tensions between urban groups and tear urbanites (and urban groups) away from attitudes of unconcerned indifference. Hence tram-riding may become a figurational field with its own particular formative capacity. Against this background special attention should be paid to episodic categorizations, folk ethnographies (Elijah Anderson), conflict interactions, and avoidance behavior.

Keywords: Urban Sociology; Figurational Sociology; Public Places; Urban Indifference; Intergroup Figurations; Mobility.

* Der vorliegende Artikel geht auf ein von der DFG gefördertes und am Institut für interdisziplinäre Konflikt- und Gewaltforschung angesiedeltes binationales Forschungsprojekt zurück. Das Projekt mit dem Titel „Zuwanderung, Figuration, Konflikt: Eine vergleichende sozialraumbezogene Analyse in Bradford und Duisburg“ wurde in den Jahren 2008 bis 2010 durchgeführt. Autor des Projektantrags und Koordinator der Forschungen war Jörg Hüttermann. Sein Dank gilt der großzügigen Förderung durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft.

** Die Autoren danken den Gutachtern und Herausgebern der Zeitschrift für Soziologie für die konstruktive Kritik früherer Versionen dieses Aufsatzes.

1. Massen und Monaden

Als Friedrich Engels Mitte des 19. Jahrhunderts seine persönlich gewonnenen Eindrücke von London wiedergibt, kann er nicht verhehlen, dass ihn diese Stadt in ein Staunen versetzt, in das sich Bewunderung und Abscheu mischen. Wie andere soziologische Klassiker nach ihm (Krämer-Badoni 1991), so sieht Engels die Weltstadt als Ort, an dem sich nicht nur Menschengruppen konzentrieren, sondern an dem angesichts eines unaufhaltsamen Strukturwandels auch die pathologischen Züge der

Moderne augenscheinlich werden. Insbesondere der makrostrukturell bedingte Zerfall sozialer Bindungen in anonyme Massen und isolierte Einzelne bewegt ihn (Engels 1972: 256): „Die brutale Gleichgültigkeit, die gefühllose Isolierung jedes einzelnen auf seine Privatinteressen tritt umso widerwärtiger und verletzender hervor, je mehr diese einzelnen auf den kleinen Raum zusammengedrängt sind; und wenn wir auch wissen, dass diese Isolierung des einzelnen, diese bornierte Selbstsucht überall das Grundprinzip unserer heutigen Gesellschaft ist, so tritt sie doch nirgends so schamlos unverhüllt, so selbstbewusst auf als gerade hier in dem Gewühl der großen Stadt. Die Auflösung der Menschheit in Monaden, deren jede ein apartes Lebensprinzip und einen aparten Zweck hat, die Welt der Atome ist hier auf ihre höchste Spitze getrieben.“

Die soziologische Bestimmung dessen, was das Städtische auszeichnet, greift das Motiv der unaufhaltsamen Aufspaltung des Sozialen in einander gleichgültige Einzelne und anonyme Massen auf. Die Verwunderung darüber, dass Menschen auch unter der Bedingung höchster urbaner Verdichtung ihre Körper aneinander vorbei navigieren, ohne in Beziehungen zu verharren beziehungsweise sich von Dingen, Ereignissen und Situationen gefangen nehmen zu lassen, inspirierte insbesondere die Urbanitätsanalyse Georg Simmels. Das Charakteristische der Großstadt ist für ihn die Gleichzeitigkeit von physischer Nähe und sozialer Distanz. Die in der Stadt aufblühende Geldwirtschaft ist für Simmel nicht nur die Bedingung für fortschreitende soziale Arbeitsteilung, sondern auch ein übergeordneter, determinierender Mechanismus, der soziale Beziehungen zunehmend realabstrahiert. Die Stadt fordert vom urbanen Menschen, die Einstellung einer nüchtern kalkulierenden Gleichgültigkeit einzunehmen, und zwar sowohl gegenüber den geistigen und materiellen Produkten seiner (und anderer) Arbeit als auch gegenüber anderen sozialen Akteuren. Alles um ihn herum wird infolge dieser unaufhaltsamen Entwicklung zur quantifizierbaren Sache zum bloßen kalkulier- und vergleichbaren Dingwert. Simmel erkennt zwar die Freiräume der modernen Urbanität gegenüber vormodernen und ländlichen Feudal- und Gemeinschaftszwängen an; indem er aber die geldvermittelte soziale Arbeitsteilung als einen unaufhaltsam fortschreitenden strukturbildenden Mechanismus beschreibt, geraten ihm soziale Beziehungen, die über das Instrumentelle hinausgehen, zu Übergangsphänomenen einer tragisch verlaufenden Modernisierung (Simmel 1989).

Das Staunen über den vermeintlichen Zerfall des Sozialen in Massen und Monaden hat die Stadt-

soziologie nachhaltig beeinflusst. Über Luis Wirth, der Simmel rezipiert und in der Chicagoer Schule verankert, wirkt es nachhaltig auf die amerikanische Soziologie ein. Darüber hinaus prägt es offenbar auch Walter Benjamins Denken, das sich am Eigensinn von Paris als einer europäischen Metropole abarbeitet. Zwar hat Benjamin es nie vermocht, seine zwischen 1927 und 1940 durchgeführten Studien (1983) in eine abgerundete Darstellungsform zu bringen, geschweige denn eine Theorie des Metropolitane zu entwickeln. Doch gerade das ist zugleich auch sein Verdienst. Denn im Laufe seiner Arbeit wird er offenbar mit seinem Forschungsgegenstand ‚Paris‘ eins – einer Stadt, die Benjamin im sozialen Typus des Flaneurs verkörpert sah, der im Begriffe ist, von Massengesellschaft und Massenkonsum absorbiert zu werden. Benjamin selbst wird darüber zu einem Flaneur, der sich auf den für ihn zentralen Bühnen der Urbanität im Grenzbereich sozialer Kreise und multipler Optionen bewegt. Die „glasgedeckten marmorgetäfelten Gänge, die durch ganze Häusermassen führen“ (1983: 1044), die „Passagen“ scheinen ihn magisch anzuziehen. Als ihr soziologischer Beobachter schwelgt Benjamin in einem Horizont unverbindlicher Möglichkeiten, ohne sich je von einer Situation oder einem Erklärungsmuster gefangen nehmen zu lassen. Gerade weil er in seinem flanierenden Erkenntnisprozess die Grenzen der festen wissenschaftlichen Perspektive und Systematik überschreitet, scheint er den En-Passant-Charakter und das Fragmentarische urbaner Alltagsbegegnungen angemessen zu begreifen.

Wie anhaltend die Diagnose eines unaufhaltsamen Strukturwandels zu radikaler Indifferenz gewirkt hat, wird deutlich, wenn man sich vor Augen hält, worüber Stadtsoziologen seit den 60er Jahren erneut ins Staunen geraten – nämlich darüber, dass der Prozess der Etablierung radikaler Indifferenz sich keineswegs als so vollständig und unaufhaltsam erwiesen hat, wie Engels, Benjamin, Simmel und Wirth einst vermutet hatten. So beobachten die amerikanische Architektin Jane Jacobs (1961) und der Soziologe Herbert Gans (1962), dass sich hergebrachte, räumlich konzentrierte Formen der Gemeinschaft durchaus in der Großstadt erhalten haben; und Netzwerkforscher (Wellman & Leighton 1979, Wellman 1979) sowie Subkulturforscher wie Claude Fischer (1975) zeigen, dass, obwohl räumlich gebundene Gemeinschaftlichkeit abnimmt, sich neue Formen von sozialer Gemeinschaftlichkeit und mit ihnen neue soziale Gruppen herausbilden. Die neuen Gemeinschaften lösen sich von räumlich begrenzten und historisch gewachsenen Nachbar-

schaften. Möglich wird dies auf der Grundlage verbesserter Transport- und Kommunikationsmöglichkeiten.

Damit sind die Nachwirkungen der lange Zeit als Selbstverständlichkeit gehandelten Diagnose einer makrostrukturell bedingten Zunahme urbaner Indifferenz aber noch nicht ganz erledigt. Eine neue Generation von Stadtforschern hält zumeist an Teilen der klassischen Indifferenz-Diagnose fest. Sie verbindet das Phänomen episodischer Interaktionen unter einander fremden Stadtbewohner_innen im Anschluss an Simmel und Wirth (1938: 12f.) mit Oberflächlichkeit und Anomie. Zwar betrachtet man „secondary contacts“ (Wirth 1938: 12) u. a. als notwendige Bedingung für die Ausdifferenzierung urbaner Subkulturen bzw. dafür, auch angesichts extremer Siedlungsdichte primäre Kontakte pflegen zu können (Fischer 1975, 1981). Die Fragen, ob und inwiefern solche „fleeting encounters“ ein formatives, das urbane Intergruppenleben beeinflussendes Potenzial entfalten können, stellen sich dieser Generation noch nicht. Wie Lyn Lofland (1989b) in ihrem Literaturbericht feststellt, bleiben sekundäre Kontakte in der Stadtforschung für Stadtsoziologen weiterhin von sekundärem Interesse.

Lofland steht für einen an Einfluss gewinnenden Perspektivenwechsel innerhalb der oben angesprochenen neuen Generation. Durch Goffmans Analyse des Verhaltens auf öffentlichen Plätzen angeregt, zeigt sie schon zu Beginn der siebziger Jahre (1974), dass und wie Stadtbewohner_innen auch und gerade unter Bedingungen urbaner Indifferenz und zugleich mittels unpersönlicher Interaktionen, deren subtile Botschaften sie zu lesen verstehen, nachtraditionale quasigemeinschaftliche Lebensbedingungen neu erschaffen. Die Nostalgie der frühen soziologischen Klassiker ist aus Loflands Stadtsoziologie gänzlich verschwunden, weil sie (wie später Wellman 1979) zeigt, dass moderne Stadtgesellschaften nicht auf Kosten von Gemeinschaft und persönlicher Bindung existieren. Auf der Grundlage ihrer ethnografischen Feinanalysen fächert sie die unpersönlichen Beziehungen zwischen einander fremden Stadtbewohnern, die sich im „public realm“ bewegen, in vier grundlegende Grundformen auf – a) fleeting, b) routinized, c) quasi-primary und d) intimate-secondary relationships (Lofland 1998: 52–59, 1989b). Daneben bezieht sie auch das Verhältnis des public realm zum „parochial realm“ (der durch Vereinsmitgliedschaften und Nachbarschaftssolidaritäten charakterisiert ist) und zur Privatsphäre in ihre Analysen ein. Damit skizziert Lofland in theoretisch-konzeptioneller

Hinsicht das Programm einer urbanen Ethnografie, welche einerseits die Vielfalt der Formen und Funktionen unpersönlicher Beziehungen in der Stadt darlegt und andererseits die gelebten persönlichen Bindungen in der Stadt nicht als beklagenswerte Restphänomene einer vermeintlich unaufhaltsamen Entwicklung zu radikaler Indifferenz abhandelt.

Radikaler noch wertet Michel de Certeau das urbane Alltagshandeln und den Stellenwert der unpersönlichen Beziehungen auf. De Certeau kritisiert, dass die Perspektive der Stadtforschung weitgehend dem Paradigma eines panoptischen Panoramablicks folge, der Planungs- und Verwaltungsimperative nachvollziehe. Dies habe dazu geführt, dass die Stadtforschung die konstitutive, strukturbildende Kraft des Alltagshandelns verkannt habe. Er hält dem eine „bottom up“-Perspektive entgegen (de Certeau 1988: 96): „one can analyze the microbe-like, singular and plural practices which an urbanistic system was supposed to administer or suppress, but which have outlived its decay; one can follow the swarming activity of these procedures that [are] far from being regulated or eliminated by panoptic administration.“ Wer vom panoptischen Blick abkehre und sich auf die Ebene des Alltags begeben, erkenne, dass Stadtbewohner_innen in ihren Routinen eine Art urbanen Text verfassen, der alltäglich aufs Neue gelesen und verstanden werde. Der springende Punkt dabei sei, dass mobile Alltagsakteure im Zuge ihrer mobilen „signifying practices“ (1988: 105) bzw. ihrer alltäglichen „Bedeutungswanderungen“ („wandering semantics“) (1988: 102) die alten Texte und Lesarten verändern. Die Strukturen des urbanen Alltags seien demnach zu einem nicht näher bestimmten Grad auch der „effect of successive encounters and occasions that constantly alter it and make it the other's [urbanite's] blazon“ (101). De Certeau wendet sich mit diesem Ansatz nicht nur gegen jene Stadtforschung, die sich Planungsimperativen unterwirft, sondern auch gegen das Axiom, dass unpersönliche episodische Interaktionen aufgrund übergeordneter Strukturprozesse belanglos geworden seien.

Die mit ethnografischen Methoden arbeitende Stadtforschung unserer Tage bewegt sich zwischen dem hier aufgezeigten Forschungsprogramm der klassischen Stadtsoziologie und dem von Lofland und de Certeau vorgezeichneten Weg. Während erstere die flüchtigen mikrosozialen Interaktionen und die für den Feldforscher überschaubaren urbanen Kontexte immer wieder aufs Neue als Effekt eines übergeordneten Strukturwandels darstellen, betonen letztere den Eigensinn und die strukturbildende Kraft mikrosozialer Prozesse.

Für Letzteres steht Elijah Anderson. Er begreift beispielsweise jene urbanen Interaktionsfelder, für die er das Konzept des „cosmopolitan canopies“ prägt, als strukturbildendes Potenzial, das dazu beitragen könne, Stadtgesellschaften von illegitimen Intergruppengrenzen zu emanzipieren (Anderson 2011: 280f.). Denn unter dem Schutz der „cosmopolitan canopies“ seien rassische und andere auf vermeintlich primordialen Differenzen beruhende symbolische Grenzziehungen weitestgehend suspendiert, weil die urbanen Akteure diverser Herkunft hier jenseits der Dichotomie primärer und sekundärer Beziehungen interagierten und auf dieser Grundlage einen neuen, sich gewissermaßen von unten nach oben entfaltenden Kosmopolitanismus begründeten.

Loïc Wacquant dagegen steht für einen Ansatz, der hinter den flüchtigen Alltagsinteraktionen mächtige Strukturprozesse freilegt. Er begreift den übergeordneten durch Interventionen des Staates flankierten Strukturwandel zur Neoliberalisierung des urbanen Alltags als so umfassend, dass all das, was als mikrosoziale Eigenlogik erscheint, bloß eine Funktion eben dieses Strukturwandels sei. Die unterschiedlichen Handlungskontexte der Stadt und das, was sie auszeichnet, seien selbst im Ghetto nie das, als was sie dem Ethnografen erscheinen, sondern immer nur die schillernde Hülle der „external macrostructural forces“ (Wacquant 2002: 1487 hierzu auch Wacquant 2012; und Anderson 2002). Und diese makrostrukturellen Kräfte betreiben Wacquant zufolge die Auflösung noch der letzten Bestände gemeinschaftsaffiner Bindungen und Rollenmuster aus dem Ghetto. Am Horizont dieser Argumentation erscheint erneut die entsolidarisierte beziehungslose Masse der vereinzelter Stadtbewohner, deren Anblick Engels einst beschäftigt hat.

Die nun folgende ethnografisch ansetzende fallgestützte Analyse des Straßenbahnfahrens in Duisburg bewegt sich im Bereich der von beiden Forschungsrichtungen aufgeworfenen Frage, ob und inwieweit indifferenzbasierte Interaktionsfelder eine gewisse strukturbildende Kraft entfalten und so beispielsweise den Alltag der gelebten Intergruppenbeziehungen in der Stadt beeinflussen können. Desweiteren geht es um die Frage, inwieweit auch flüchtige Alltagsinteraktionen lokale Besonderheiten in Interaktionsordnungen des öffentlichen Nahverkehrs einbringen können, denen die durch Simmel geprägte Forschung zugedacht hatte, Stadtbewohner_innen bloß die Fähigkeit zu restriktiver Blick- und Körper- und Sprachkontrolle zu vermitteln (Simmel 1992: 727; Levine et al. 1973; Hirschauer 1999: 234, Jensen 2006: 150, 2010; Symes 2012)?

Unsere Rekonstruktion und Analyse des Falles „Straßenbahnfahren in Duisburg“ zeigt, dass das Skript des Straßenbahnfahrens nicht nur von makrostrukturellen Kräften (etwa solchen der Modernisierung), sondern auch von kontextbehafteten Interakteuren verfasst wird. Die Autoren haben im Zuge ihrer teilnehmenden Beobachtungen in und um den Alltag in den Duisburger Straßenbahn-Linien 901 und 903¹ sowie mittels der Durchführung problemzentrierter Interviews mit Passagieren,² Experteninterviews, Gruppeninterviews und narrativen Interviews Daten generiert, deren Analyse deutlich macht, dass die Beiläufigkeit der Begegnung in der Straßenbahn und um die Straßenbahn herum für die Entwicklung lokaler Intergruppen-Beziehungen von großer Bedeutung ist.³ Das Straßenbahnfahren zeigt sich als ein relativ eigenlogisches Interaktionsfeld, auf dem lokale Intergruppen-Hierarchien und symbolische Grenzen (Lamont & Molnar 2002; Lamont et al. 2014) der Stadtgesellschaft erlebt und durch Kategorisierungen sowie lebensweltliche Theorien errichtet werden. Das Straßenbahnfahren lehrt den Mitreisenden und z. T. auch denjenigen, die bewusst auf ihre Nutzung verzichten, welche sozialen Grenzen und Rangordnungen das Intergruppenleben im öffentlichen Raum der Stadt aufweist und welche sozialräumlichen Bezüge die einzelnen Gruppen in der Stadt haben. Es

¹ Tino Minas war in zwei mehrmonatigen Abschnitten im Feld präsent, und zwar Ende Februar bis Mitte April 2009 und Ende August 2009 bis Mitte Januar 2010. Dabei hat er alle Zeiträume abgedeckt, in denen die Straßenbahn die Stadt durchquert. In diesem Zusammenhang begleitete er auch Ticketkontrolleure (in unterschiedlichen Schichten).

² Mittels Anzeigen, die in lokalen Ausgaben regionaler Tageszeitungen erschienen (Rheinische Post, NRZ und WAZ), wurden zehn Passagiere für themenzentrierte Interviews gewonnen; Wortlaut: „Wer mag über seine Erfahrungen mit anderen Menschen in der Straßenbahn erzählen? Insbesondere Passagiere der Linien 903 und 901 gesucht! (Gleichgültig ob gute oder schlechte Erlebnisse.) Hintergrund: Wissenschaftliche Forschung zur Geschichte des Alltags in Duisburg. Bei Interesse bitte kurze Nachricht oder SMS an Tel.: (...) oder Mail an: joerg.huettermann@uni-Bielefeld.de. Dr. Hüttermann (Universität Bielefeld) meldet sich sofort zurück, um ein Interviewgespräch in Duisburg zu verabreden.“ Zudem wurden vier Experteninterviews mit Sicherheitspersonal, Fahrkartenkontrolleuren, Verkehrsplanern und einem Straßenbahnfahrer geführt. Schließlich wurden auch Gruppeninterviews mit Jugendlichen sowie narrativ-biografische Interviews herangezogen, die zwar nicht zum Zwecke der Untersuchung des Straßenbahnfahrens erhoben worden sind, dieses Thema aber doch berührten, weil es sowohl Bewohner als auch lokale Medien ohnehin bewegt.

³ Zu „local mobility norms“ vgl. Jensen 2006: 161.

erweist sich als ein öffentlicher Lernort, an dem die Mitfahrenden einander nicht nur Aspekte ihrer Identität offenbaren, sondern einander auch über die Eigentümlichkeiten des lokalen Intergruppenlebens unterrichten.

2. Der lokale Kontext

Die Duisburger Straßenbahnen der Linien 903 und 901 bewegen sich in einem sich wandelnden Kontext, der durch De-Industrialisierung und demografischen Wandel geprägt ist. Beides kann in aller Kürze am Beispiel des Stadtteils Marxloh veranschaulicht werden.

Marxloh galt bis in die 70er Jahre hinein als wohlhabender und angesehener Stadtteil. Es war das Einkaufszentrum des Duisburger Nordens. Doch seit den späten 70er Jahren wirkt sich die Krise des Bergbaus deutlich aus, die am 27. Juni 2008 mit der Einstellung der Förderung in der Zeche Walsum einen letzten Höhepunkt fand. Viele der im benachbarten Stadtteil Marxloh lebenden Kumpel mit und ohne Migrationshintergrund waren dort zuvor beschäftigt. Die im Duisburger Norden gelegenen Hochöfen des Duisburger Unternehmens „Thyssen-Krupp Steel Europe AG“ produzieren zwar heute noch weiter, doch ihre Produktivität ist in einem Maße gesteigert worden, dass im Vergleich zu den 70er Jahren nur noch ein Bruchteil der Belegschaft benötigt wird. Sucht man die alten Werksparkplätze auf, dann wird dies augenfällig: Wenige Autos verlieren sich auf den gewaltigen Parkflächen.

Probleme bereitet auch die schrumpfende Wohnbevölkerung und der implodierende Wohnungsmarkt in Marxloh sowie – in etwas abgemilderter Form – in ganz Duisburg.⁴ Im Jahre 1990 wies Marxloh eine Bevölkerung von 22.113 Einwohnern auf, im Jahre 2000 sank die Zahl auf 18.964 und im Jahre 2011 schließlich auf 17.522. Damit schrumpfte die Einwohnerzahl des Arbeiterstadtteils um ca. ein Fünftel. Die Bevölkerungsabnahme in Marxloh war in diesem Zeitraum mehr als doppelt so stark wie in der Gesamtstadt (Stadt- und Regionalplanung 2011: 26ff.). Etwa zwölf Prozent aller Wohnungen im Stadtteil stehen Mitte 2011 leer.

Die Probleme des Stadtteils und der gesamten Duisburger Stadtgesellschaft wirken sich auf den Wandel der lokalen Intergruppen-Beziehungen aus. In

den 90er Jahren setzt ein Figurationswandel der lokalen Intergruppen-Beziehungen ein. Es zeichnet sich eine partielle Umkehrung des Statusgefüges zwischen Alteingesessenen und Migranten ab (Hüttermann 2000). Die Verschiebung der überkommenen Machthierarchie zugunsten der Zuwanderer erfolgt durch die faktische Überwindung symbolischer Grenzen (Lamont & Molnar 2002; Lamont et al. 2014) durch „avancierende Fremde“, die mit Blick auf wie immer bescheidene berufliche Erfolge oder mit Blick auf Lifestyle, Konsumstil und Habitus deutlich machen, dass sie nicht länger am Rande der Stadtgesellschaft verharren. Nicht mehr das defensive Ausweichverhalten der ersten sogenannten „Gastarbeiter“-Generation, sondern das ostentative Durchhalten von gleicher Augenhöhe (Blickkontakt) und eigenem Kurs – sei es um den Preis von Konfrontation und Konflikt – prägt schließlich das Bild dieses lokalen Figurationswandels. Die ehemaligen „Gastarbeiter“ avancieren zu Haus- und Wohnungsbesitzern oder gar zu Vermietern und Geschäftsleuten. Auch ihre Kinder verbleiben nicht länger auf den Hinterhöfen, sondern ergreifen vom wohnumfeldnahen öffentlichen Raum Besitz. Die alteingesessenen Bewohner_innen müssen angesichts dessen auf die ihnen liebgewordene informelle Platzanweiserfunktion ein Stück weit verzichten.

Nachdem sich im Stadtteil zu Beginn des neuen Jahrtausends ein neuer Mittelstand mit Migrationshintergrund etabliert hat, der in Marxloh u. a. auf einem Cluster von über 40 Braut- und Abendmode-Geschäften beruht, zeichnet sich nun eine neue Phase des Figurationswandels ab, die aus konfliktsoziologischer Sicht von größter Bedeutung ist. So generieren neue Konflikte neue Bündniskonstellationen und Konfliktlinien, die quer zu den alten Fronten bzw. zur älteren Etablierten-Außenseiter-Figuration verlaufen. Anders als auf dem Gebiet der lokalen Ökonomie, wo Türkei-stämmige und nichtmigrantische Geschäftsleute sich gegen die als Zumutung empfundene Neuankömmlinge zusammenschließen, weil diese vorgeblich die Laufkundschaft abschreckten, hat sich die neue Entwicklung auf dem Feld des Straßenbahnfahrens noch kaum ausgewirkt. Ein großer Teil der Passagiere ohne Migrationshintergrund macht denn auch in der Duisburger Straßenbahn keinen Unterschied zwischen älter eingesessenen und neu angekommenen Migranten. Für beide Migrantengruppen sind übergeordnete Kategorien schnell zur Hand (von den Kategorien „Muslime“ und „Abschaum“ wird noch die Rede sein), die auf dem Felde der lokalen Öko-

⁴ Ganz Duisburg verlor im Zeitraum von 1975 bis 2010 mehr als 120.000 Einwohner_innen und schrumpfte von rund 610.000 auf aktuell ca. 490.000.

nomie längst von differenzierteren Kategorien abgelöst worden sind.

3. Regeln und Beziehungen auf dem lokalen Figurationsfeld des Straßenbahnfahrens

Schon Simmel war es nicht entgangen, dass „inter-individuelles Leben“ (1992: 728) in der Stadt voraussetzungs-voll ist – zumal dann, wenn es sich in öffentlichen Transportvehikeln abspielt. Eine dieser Voraussetzungen ist die Fähigkeit, auch unter Bedingungen der physischen Nähe soziale Distanz halten zu können. Es ist aber vor allem das Verdienst Goffmans (1959: 108) und Watzlawicks (ders. et al. 2000: 53), jene Paradoxie offen gelegt zu haben, die darin besteht, dass in Situationen verdichteter Kopräsenz Nichtinteraktion nur auf der Grundlage von Interaktion gelingen kann. Goffman löste die Paradoxie mittels der Unterscheidung von fokussierter und nicht fokussierter Interaktion (Goffman 1963: 24). Fokussierte Interaktion bezeichnet das Handeln in beidseitiger persönlicher Zugewandtheit während nichtfokussierte Interaktion insbesondere mit den unterschiedlichsten Formen beiläufiger Ausweichinteraktionen und der höflich-dezenten Wahrung von Distanz verbunden ist. Dem in typischen urbanen Situationen auftretenden Akteur wird demzufolge abverlangt, schon durch Mimik, Gang, Blickführung und Gesten die Absicht zu kommunizieren, dass er/sie sich dem kopräsenten Anderen nicht persönlich zuwenden oder gar mitteilen will. Das Grundgesetz dieses Tuns ist die „civil inattention“ (Goffman 1971: 85). Sie ist die Bedingung der Möglichkeit für hochselektive, sozialstrukturierte und institutionell differenzierte Interaktionen – nicht zuletzt für den öffentlichen Personentransport. Goffman (1971: 359) spricht in diesem Zusammenhang von einem „fine mesh of obligations (...) which ensures the orderly traffic and co-mingling of participants. Modes of personal territoriality are delineated, and respect for their boundaries is employed as a key means of ordering mutual presence.“

Zu Stoßzeiten des Straßenbahnverkehrs kommt das alltagsweltliche Regelwerk schon vor dem Einsteigen zur Geltung, wenn Passanten sich auf dem Bahnsteig in eine Reihenposition bringen, die das Recht begründet, zu einem bestimmten Zeitpunkt einzusteigen.⁵ Es ist dies der Moment, in dem der Passant zum Passagier wird. Es gilt, dass länger

Wartende dabei das Privileg genießen, ihre erfolversprechende Ausgangsposition auch gegenüber später Eintreffenden beizubehalten. Aussteigende haben „Vorfahrt“ vor den Einsteigenden.

Im Rahmen unserer Feldforschungen beobachteten wir, dass die Reihen- bzw. mitunter Pulkfolge der einsteigenden Straßenbahnpassagiere auch die Vorrechte der Sitz- bzw. Stehplatzwahl bestimmt. Individuelle Navigation ist dennoch nicht immer einfach. So müssen Passagiere stets mit dem Ensemble anderer Akteure bzw. mit deren Kalkülen und Handlungen rechnen, wenn sie aneinander vorbeikommen oder auch nur ihren Platz bewahren wollen. Das Gebot, Berührungen und erst recht Kollisionen zu vermeiden, ist schon aus diesem Grund nicht immer einfach zu befolgen. Dass Passagiere mitunter Gegenstände wie Kinderwagen, Gehhilfen, Gepäck und andere Objekte mit sich führen, die sich ab einer kritischen Masse in Hindernisse verwandeln, und dass die Waggons durch unterschiedliche Ebenen sowie mittels Gestänge und Barrieren untergliedert sind, erschwert die Navigation der Körper. Hinzu kommt, dass einzelne Passagiere ihr persönliches Territorium und entsprechende Grenzerweiterungen durch Gegenstände wie Zeitungen, Bücher oder Taschen markieren und so beiläufig Grenzen setzen. Wenn die Lage es erfordert, darf man diese Grenze zwar verschieben oder ganz aufheben; dies muss jedoch durch entsprechende verbale Mitteilungen, Schultertippen, eine richtungsanzeigende Verlagerung des Körpers oder durch das Drücken des Haltewunschknopfes angekündigt werden. Das unausgesprochene Gebot ist, die notwendigen Bewegungen so auszuführen, dass es dem Gegenüber bzw. dem Nebenmann möglich ist, diese Handlungen aus dem Augenwinkel zu beobachten und die Intentionen des Mitreisenden blitzartig abzulesen. Dies erfordert ein gewisses Timing: Man beobachtet, wann ein Passagier seine Blicke so wendet, dass seine Aufmerksamkeit ohne großen (z. B. verbalen) Aufwand erhascht werden kann, um ihn dann etwa zur Aufhebung bestehender Hindernisse zu bewegen.

Als hilfreich erweist sich, dass die Kalkulation mit den Kalkulationen der anderen in der Straßenbahn gewissermaßen ‚über Bande‘ verlaufen kann. So fungieren die Fensterscheiben der Waggons je nach Lichteinfall und Lichtverhältnissen als Spiegel, den man nutzen kann, das Handeln der kopräsenten Anderen zu beobachten, ohne dass die Blicke sich kreuzen müssen. Die indirekte Beobachtung dient

⁵ Ein großer Teil dessen, was Stefan Hirschauer (1999) mit Blick auf die normative Ordnung des Fahrstuhlfahrens

herausgearbeitet hat, trifft auch auf das Straßenbahnfahren zu.

zudem dazu, die kaum zu vermeidenden gelegentlichen Blickkontakte nicht als Bereitschaft zur Aufnahme eines Gesprächs oder als subtile Zudringlichkeit misszuverstehen.

Neben der Regel der Kollisionsvermeidung spielt das informelle Gebot der maximalen Distanz eine besondere Rolle, etwa bei der Einnahme der Sitzplätze. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die materiellen Rahmenbedingungen (Anordnung der Sitze, Trennscheiben, Treppenstufen im Waggon etc.) das Ausbalancieren der Körperdistanzen erschweren. Die Möglichkeiten, dynamisch auf mögliche Verletzungen der Regel zu reagieren, indem man die Positionierung der Körper verändert, sind also begrenzt. Das Gebot der maximalen Distanz wird relevant, sobald mindestens vier Personen einsteigen (bei einer geringeren Anzahl genügen Distanzierungen, die nicht mit der Weite des zur Verfügung stehenden Raumes rechnen). Steigen also mehr als vier Passagiere zu, dann sollten zunächst die einzelnen Areale bzw. Sitzgruppen besetzt werden, wobei gilt, dass Fensterplätze Gangplätzen vorgezogen werden. Besteht diese Möglichkeit angesichts einer großen Anzahl von Passagieren nicht mehr, so werden die Plätze an den jeweiligen gegenüberliegenden Fenstern besetzt, hiernach die sich schräg gegenüberliegenden Plätze der noch freien Zweierpartien, sodass der Fußraum frei bleibt. Erst wenn auch diese Option nicht mehr besteht, können die Mitfahrenden unmittelbar vor oder nebeneinander Platz nehmen, ohne Irritationen hervorzurufen.

Für die gegenüberliegenden Einzelplätze scheint es gewisse Sonderregeln zu geben. Diese ergeben sich aus dem Umstand, dass die Besetzung eines Einzelplatzes normalerweise anzeigt, dass der/die Betreffende allein sein möchte. Gewisse Zumutungen, etwa die Einschränkung der Beinfreiheit, scheinen deshalb eher hinnehmbar. Für die Einsteigenden, die stehen möchten oder müssen, gilt im Prinzip das Gleiche: Auch sie müssen zuerst jedes Einzelareal (oder die Stehbereiche in den Arealen) wählen, anschließend in einem Areal sich schräg und dann direkt gegenüber positionieren, bevor sie unmittelbar nebeneinanderstehen können. Dieses Verteilungsmuster gerät in der Regel erst bei der Annäherung an die Zielhaltestelle in Bewegung. Die Idealverteilung wird durch die Annäherung an die nächste Haltestelle zwar immer wieder infrage gestellt, aber dies verursacht keine Irritationen, weil alle Passagiere wissen, dass sich einige von ihnen in eine günstige Ausstiegsposition bringen müssen.

Wer sich dem anderen nicht im Rahmen eines Gesprächs zuwenden möchte – und genau dies ist bei

vielen Passagieren der Fall – versucht es zu vermeiden, Blicke zu beantworten oder gar zu suchen. Um dem vorzubeugen, werden verschiedene Taktiken angewandt. Da ist zum einen der Blick-Schwenk, mittels dessen man vorgeben mag, bloß einen schnellen Gesamteindruck von der Situation zu erhaschen, obwohl man es eigentlich auf einen bestimmten Ausschnitt des Geschehens oder bloß auf eine bestimmte Person abgesehen hat. Sofern sich die Blicke im Rahmen des offensichtlichen Schwenks nur beiläufig begegnen, wird keine Kommunikationsabsicht mitgeteilt. Doch solche Blick-Schwenks lassen sich nur solange wiederholen, bis sie den Verdacht erzeugen, beobachtet zu werden bzw. bis ich ertappt bin und mich dadurch genötigt sehe, abzublenden.

Anstarren

(Auszug aus einem Interview mit einem Straßenbahnpassagier)

„Anstarren ist immer unangenehm. Ist schon unangenehm. Ja, wenn man [bzw. penetrante Beobachter] dabei erwischt werden, dann gucken die weg. Also man macht vieles mit Blicken. Manchmal braucht man gar nicht zu reden.“

Da ist zum anderen der demonstrative Blick ins urbane Rauschen, der still auf einen fernen Punkt gerichtet ist und den das geistige Auge fixiert, um endlich ruhen oder eben träumen zu können. Er dient dabei auch dazu, den Mitreisenden zu signalisieren, dass man vorübergehend nicht am Spiel der sich rekursiv vernetzenden beiläufigen Blicke teilnehmen möchte. Weitere Möglichkeiten, den Ausstieg aus dem Interaktionsgeflecht zu kommunizieren, bestehen darin, den eigenen möglichst teilnahmslosen Blick gewissermaßen auf den Boden abzustellen, sich mit Nahrungszufuhr zu beschäftigen oder auf dem Smartphone in digitalen Ordnern zu blättern.

Diese Signale bieten allerdings keine Gewähr dafür, dass der entsprechende Akteur sich tatsächlich aus dem Spiel der wechselseitigen Beobachtungen ausgeklinkt hat. Die ostentative Nichtbeachtung mag mitunter eine Fassade sein, hinter der sich die Aufmerksamkeit nach außen wenden kann. Wer ein Buch liest, einen Lidschatten nachzieht oder auf ein Display schaut, folgt vielleicht dennoch einem Gespräch. Erst Telefongespräche scheinen relativ zuverlässig zu signalisieren, dass Mitreisende aus

dem Spiel der Beobachtung von Beobachtern ausgeschrieben sind.

Eine zentrale Komponente der höflichen Nichtbeachtung in öffentlichen Verkehrsmitteln wie auch in der Duisburger Straßenbahn ist das Gebot, das auf Gegenseitigkeit bauende alltagsethische Recht des anderen zu achten, sich in sich selbst zurückziehen. Tonkiss (2003: 299) spricht in diesem Zusammenhang von dem „tacit exchange of the gifts of loneliness and privacy“. Die normative Kraft dieses Rechts, eine Art innere Emigration in private Abwesenheit zu vollziehen, wird dann manifest, wenn die damit verbundenen Selbstverständlichkeiten durch abweichendes Verhalten in Frage gestellt werden:

Der halbe Wagen hat Beifall geklatscht

(Auszug aus einem Interview mit einem Straßenbahnpassagier)

„Ja, da fällt mir noch die Geschichte ein, die ist noch gar nicht so lange her, fünf sechs Jahre. Fahr ich von Düsseldorf zurück als Fahrgast mit meiner Frau und meinen Enkelkindern und komm' an eine Haltestelle angefahren, da hab ich schon drinnen die Musik gehört, die die junge Frau auf ihren Kopfhörern aufhatte, da war die Tür noch nicht auf, da konntest'e schon die Musik, da stieg die ein, setzte sich so zwei drei Reihen hinter uns, gegenüber einem älteren Herrn und Musik schön voll laut. Der Ältere hat die zwei-, dreimal angesprochen, sie möchte doch die Musik leiser machen. Was hat sie gesagt: „Jaja“, steckte das Ding wieder rein und nichts passierte. Das dritte Mal hat der nichts mehr gesagt, ist nur aufgestanden, hat das Kabel genommen, hat klack gemacht und da war Ruhe. „So“, sagte er, „Mädel, jetzt ist Ruhe“. Die hat kein Ton mehr gesagt und der halbe Wagen hat Beifall geklatscht. (...) Ich hab gedacht, in dem Moment hab ich gedacht, so jetzt passiert irgendwas, die war so geschockt, die hat nichts, die hat ihre beiden losen Kabel in der Hand gehabt, hat die Dinger nur angeguckt und konnte nichts mehr sagen. [Sie] hat auch nicht irgendwie gesagt: „[Das] bezahlt'e mir!“ oder sonst irgendwas. Die ist ganz ruhig da gesessen, bis er dann da ausgestiegen ist. Und hat sich dann umgeguckt und hat wohl – weiß ich nicht, ob sie jetzt eine Rechtfertigung haben wollte – von den anderen Fahrgästen [wissen wollen], ob das jetzt Unrecht war, wie auch immer. Aber hat keiner [hat] zu ihr was gesagt,

und sie hat sich nur hingesetzt und nichts mehr gemacht. Wir sind dann nachher ausgestiegen, aber das fand ich echt Klasse. (...) Das fand ich einfach Klasse, das hat der gut gemacht.“

Diese kurze Analyse des „fine mesh of obligations“ in der Duisburger Straßenbahn führt vor Augen, dass sich Indifferenz nicht automatisch einstellt, wenn mobile Körper an mobilen wie immobilen urbanen Orten gewissermaßen zu einer kritischen Masse komprimiert sind. Urbane Indifferenz ist kein Aggregatzustand, der sich unter bestimmten Voraussetzungen einfach als Umschlag quantitativer in qualitative Veränderungen ergibt, sondern vielmehr ein prekäres Geschehen, das urbane Akteure zuwege bringen, indem sie im Modus der Beiläufigkeit ein Interdependenzgeflecht aufbauen. Durch die weitgehende Reibungslosigkeit ihrer Interaktionen und durch ihre Navigationspraxis, die darauf ausgerichtet ist, auszuweichen und in eben diesem Ausweichen nicht wieder anzuecken, erschaffen sie jenes fragile Geflecht von Beziehungen und Normen, das für das Straßenbahnfahren und die Nutzung anderer öffentlicher Verkehrsmittel charakteristisch ist. Ganz nebenbei erschaffen sie so einen öffentlichen Lernort, an dem die Mitfahrenden einander die Eigentümlichkeiten des lokalen Intergruppenlebens spiegeln und diese in einem gewissen Maße auch verändern.

4. Episodische Kategorisierungen

Das Straßenbahnfahren lässt sich als Interaktionsprozess beschreiben, der durch das Anfahren und Anhalten der Bahn und vom Ein- und Aussteigen der Passagiere getaktet wird und in dessen Verlauf die Passagiere zwischen drei Einstellungen gegenüber ihrer äußeren und inneren Welt changieren: Da sind (1.) zunächst Sequenzen fokussierter Interaktion (z. B. Gespräche mit dem Sitznachbarn), im Rahmen derer sich die Akteure einander in wacher Aufmerksamkeit zuwenden. Dann sind (2.) nicht-fokussierte Interaktionen im Modus eines stillschweigenden sozialen Zugewandseins anzuführen. Dieses Zugewandsein spannt sich von einer hellwachen Aufmerksamkeit, die erforderlich ist, um etwa komplizierte Ausweichmanöver zu meistern, bis hin zu jener niedrigschwelligen Aufmerksamkeit des Schwarmverhaltens. Die mit Letzterem verbundene Aufmerksamkeit reicht nur so weit, dass man sich – den Blick meist auf den Boden gerichtet – in die Bewegungsrichtung des Nächstgehenden einrei-

hen kann (Alignment). Und schließlich sind (3.) Alltagsmeditationen zu nennen, bei denen die Passagiere sich einerseits sozial ausblenden, ihren Gedanken und ihren ins urbane Rauschen gerichteten Blicken nachhängen und sich somit vor allem auf eine innere Welt beziehen, und andererseits ihr soziales Ausblenden kommunizieren, indem sie z. B. durch ihr Gegenüber hindurchschauen.

Die Last der symbolischen Reproduktion der oben herausgearbeiteten Regeln tragen vor allem nicht-fokussierte Interaktionen. Sie kommen ohne die „Zumutung“ eines Gesprächs aus und verlaufen im Modus des stillschweigenden Zugewandseins. Sie basieren auf dem Beobachten von Beobachtern. Die soziale Konstruktion der sozialen Ordnung des Straßenbahnfahrens erfolgt somit nicht in reflexiver Einstellung urbaner Akteure zu ihrer Umwelt (oder zu den Schrifttafeln und Symbolen, die über gebührieliches Verhalten aufklären), sondern in einer Haltung, welche die Sozialphänomenologie als „relativ natürliche Weltanschauung“ begreift (Scheler 1967: 61). In dieser natürlichen Welteinstellung beziehen sich Alltagsakteure Scheler (1980: 154) zufolge auf „alles, mit dessen *Dasein oder Nichtsein*, *Sosein oder Anderssein* ich bloß *praktisch ‚rechne‘*, z. B. die Wagen und Menschen, denen ich ausweiche (in Gedanken verloren oder meinen Blick auf einen Menschen in der Ferne gerichtet)“. In der Straßenbahn wie auch an anderen durch verdichtete Kopräsenz geprägten öffentlichen Orten der Stadtgesellschaft werden Normen in der Unmittelbarkeit der Alltagsroutinen ausgelegt und (mehr oder weniger) beachtet.

Auf der Grundlage der „civil inattention“ bildet sich dabei so etwas wie ein öffentlicher Lernort aus, der wie andere Bühnen der lokalen Öffentlichkeit (z. B. öffentliche Plätze, Märkte, Einkaufszentren) als Ort fungiert, auf dem Intergruppenbeziehungen episodisch erfahren und Gruppenkategorien bzw. symbolische Grenzziehungen beiläufig erprobt, reproduziert und ggf. auch verändert werden. Das Straßenbahnfahren zeigt sich somit als ein lokales Figurationsfeld, auf dem sich die Intergruppen-figurationen der Stadtgesellschaft abbilden und das – neben anderen lokalen Figurationsfeldern (wie Lokalpolitik, Wohnungsmarkt, Flirtmärkte, Einkaufspassagen, lokaler Sport etc.) auf den stadtgesellschaftlichen Figurationswandel zurückwirkt. Begünstigt wird dies insbesondere dadurch, dass Passagiere einander in gewisser Weise bekannt werden und in Ausnahmefällen auch persönlich kennenlernen, wenn sie sich zu denselben Tageszeiten in denselben Waggon begegnen:

Der Waggon als lokale Öffentlichkeit

(Auszüge aus einem Interview mit einer Passagierin)

„Man sieht immer die gleichen Gesichter.“ (...) „Durch die ... Leute, die da alle sitzen, erfährt man ja viel; wer verstorben ist, was sich so Leute kochen, wer wo wann umzieht ... und das ist mal ganz, ganz interessant“ (...) „Und wenn man das [Passagier bezieht sich auf ein konkretes Erlebnis] in der Straßenbahn erzählt, das kriegen ja alle mit. ...“

Einen ersten Einblick darin, wie Passagiere in der Straßenbahn auf gruppen- und zugleich ortsbezogene Kontexte reagieren bzw. auf sie einwirken, bieten die beiden nachstehend aufgeführten Interviewauszüge. Sie zeigen, dass die Beziehung zwischen dem Figurationsfeld „Straßenbahnfahren“ und dem lokalen Figurationswandel der Stadtgesellschaft dadurch befruchtet wird, dass Passagiere als Beobachter von Beobachtern agieren. Im Zuge der Beobachtung von Beobachtungen wird das Intergruppenleben der Stadtgesellschaft von Passagieren erfasst, begleitet und – indem man darauf z. B. mit Ausweichhandlungen, Kategorisierungen oder Stigmatisierung reagiert – geprägt. Die Tatsache, dass das Straßenbahnfahren voraussetzt, dass Passagiere die Beobachtungen ihrer Mitreisenden beobachten, ist zugleich eine Bedingung der Möglichkeit, dass die Straßenbahn als ein öffentlicher Lernort der Stadtgesellschaft fungieren kann. Die für das urbane Leben funktionalen und insofern unvermeidlichen Beobachtungen von Beobachtern, Gelegenheiten und Situationen bieten Anschauungsmaterial für die Kategorisierung von Mitreisenden und für die Entwicklung lebensweltlicher Theorien.

Beobachtung von Beobachtern

(Auszug aus einem Interview mit einem Passagier)

P: „Da sieht man zum Teil Gruppen, jugendliche Gruppen, die einen aufgrund meiner Berufskleidung zum Teil argwöhnisch beobachten.“

I: „Was ist denn Ihre Berufskleidung?“

P: „Ein Anzug. Da werden Sie schon gemustert, wenn Sie die Rolltreppe hochkommen.“

Dieses Beispiel zeigt, dass Fahrgäste im Medium dieser Beobachtungen und ihrer eigenen Kategorisierungen immer schon mit dem kategorialen Anderen rechnen. Beobachtungen von Beobachtern antizipieren und transportieren so soziale Intergruppenbeziehungen. Hier bezeichnet ein Beobachter die Beobachtungen von Jugendlichen als ein „Mustern“. In seiner episodischen Einstellungsübernahme nimmt er die Beobachtungen der Jugendlichen als argwöhnisch wahr. Schon damit ist etwas darüber ausgesagt, wie er die Qualität der Intergruppenbeziehung zwischen Anzugträgern und solchen Jugendlichen einschätzt, die keinen Anzug tragen. Schon in dieser kurzen Sequenz artikuliert sich so etwas wie eine lebensweltliche Theorie des Intergruppenverhältnisses, die folgendermaßen formuliert werden könnte: Anzugträger werden von Jugendlichen, die an der Rolltreppe zur Straßenbahnhaltestelle stehen, argwöhnisch kategorisiert. Sie müssen mit dem Argwohn der Jugendlichen rechnen.

Man mag annehmen, dass die hier befragten Passagiere ihre Beobachtungen deshalb als reflektiert darstellen, weil sie sich im Rahmen einer Interviewsituation äußern, die zur Rekonstruktion des Erlebten auffordert und somit zur Reflexion einlädt. Dieser Annahme folgend spielten Reflexionen, Kategorisierungen und lebensweltliche Theorien im echten Alltag des Straßenbahnfahrens womöglich keine Rolle. Dem wäre unter Rekurs auf das nachstehende Interviewzitat sowie mit Blick auf den jüngeren Stand der Forschung entgegenzuhalten, dass auch Reflexionen und Kategorisierungen durchaus routiniert und beiläufig erfolgen können.

Beobachtung und Kategorisierung

(Auszug aus Interview mit jungem Pendler)

P: „[M]an guckt sich manche Leute an, überlegt sich oder macht sich so seine Gedanken und gibt natürlich so innere Urteile ab, so halt, ist ja klar. Man guckt, was die anhaben oder wie die aussehen, und manchmal sieht man den Leuten auch ihre Lebensumstände relativ deutlich an. So der Rotgesichtige mit dem Stoffbeutel voller Bierflaschen: Da weiß man schon direkt Bescheid.“

Vor allem die Sozialpsychologie und die von Bourdieu beeinflusste Soziologie sozialer Ungleichheit haben nachgewiesen, dass die im Alltag erfolgenden sozialen Klassifizierungen und Kategorisierungen vorgenommen werden, ohne dass sich die Handeln-

den die Kriterien und impliziten Schlussregeln ihres Tuns bewusst machen (Kraus & Keltner 2010; Pape et al. 2012; Mazur 1993; Ehn & Löfgren 2012: 265).

Wie schon Lofland (1973: 29–95) herausstellt, hilft vor allem das Wissen um den Wohnort anderer Stadtbewohner_innen dabei, diese sozial zu kategorisieren bzw. zu identifizieren. Deshalb verwundert es nicht, dass die Verknüpfung der Kategorisierung von Menschen mit der Kategorisierung von Orten auch mit Blick auf das Straßenbahnfahren in Duisburg erfolgt. Schließlich stellt das Straßenbahnfahren in Duisburg mehr noch als die Nutzung einer U-Bahn mehr noch als die Nutzung eines Fahrstuhls nicht nur reichhaltiges Anschauungsmaterial über die mitreisenden Personen und Personengruppen sowie über die Interaktionssituation zur Verfügung, sondern auch über die Orte, an denen sie ein- und aussteigen.

Krankenhaus, Kleidung, Köfferchen und Büromenschen

(Auszug aus Interview mit junger Straßenbahnnutzerin)

„Dann hat man schon gesehen, wo die aussteigen. Dann konnte man schon vermuten, je nach Kleidung, ob die im Krankenhaus arbeiten oder ob die ins Büro fahren. Als Kind hätte ich nie gedacht, dass Büromenschen mit ihren Köfferchen Straßenbahn fahren, aber die fahren auch. Die müssen nur immer extra darauf achten, dass die Stühle nicht mit Kaugummi beklebt sind.“

Die Vielfalt dessen, was von den Beteiligten als Anzeichen für eine bestimmte Gruppenzugehörigkeit wahrgenommen wird, ist unerschöpflich. Sie hätte sich den Autoren dieser Zeilen kaum erschlossen, wenn sie sich allein auf Daten ihrer teilnehmenden Beobachtungen gestützt hätten.

Schminke und sozialer Status

(Auszug aus Interview mit Mutter und Hausfrau, nutzt überwiegend die Straßenbahn)

I: „Kriegen Sie das so mit, wenn Sie Straßenbahn fahren, in welchem Stadtteil Sie gerade sind? Ob Sie gerade, sag ich mal, in einem ärmeren oder reicheren Stadtteil sind?“

P: „Ja, das seh ich ja (...) Wenn da Frauen in den Farbkästen gefallen sind, das fällt dann ja

sofort auf. Also ganz ehrlich, wenn die sich so viel geschminkt haben und so ... und das fällt natürlich auf. Und das stinkt dann ... die stinken nach gutem Parfum.“

I: „Also meinen Sie jetzt eher die reicheren Frauen?“

P: „Ja, ja, das fällt ja sofort auf, ne.“

Die Beobachtung und Kategorisierung der Passagiere und ihre Relationierung mit bestimmten lokalen Sozialräumen und sozialem Status erfolgt nicht zuletzt auch mit Blick auf die tageszeitlich variierende Zusammensetzung der Waggon-Gesellschaft. Analog zur Navigation auf hoher See kommen auch die räumlichen Bezugnahmen der Straßenbahnnutzer nicht ohne Rekurs auf die Zeitdimension aus. Ein Straßenbahnnutzer, der im Duisburger Norden wohnt, aber in Düsseldorf arbeitet und zu diesem Zwecke u. a. die Linie 901 nutzt, macht dies im Zuge seiner abgestuften (u. a. auch ethnischen) Kategorisierung der Passagiergruppen deutlich:

Kategorisierung in Abhängigkeit von der Tageszeit

(Auszug aus einem Interview mit einem Straßenbahnnutzer)

P: „Morgens, äh, zwanzig nach sechs, äh, halb sieben sieht's so aus, dass die Linie in erster Linie von Berufspendlern benutzt wird. Ich würde sagen der, der Handwerkerschicht, der Geringverdiener-Schicht, aber auch der normalen Arbeitnehmerschicht. Aber so manches lässt sich anhand der Kleidung halt selektieren. Da ist dann schon mal der schmutzige Blaumann vom Vortag dabei, oder Tapezierer, Anstreicher in ihrer typischen Kleidung. Teilweise sind Studenten dabei und, äh, ich sag mal um die Uhrzeit geht's eigentlich in allererster Linie um Berufstätige und Schüler und Studenten. Also im Alter von, sagen wir mal, 18 bis 60 Jahren. Das ist morgens das Typische. (...) Nachmittags zwischen halb fünf, viertel vor fünf, wenn ich den Rückweg nutze, da ändert sich das Bild dramatisch, äh, dann wird die Bahn von vielen unterschiedlichen Personengruppen benutzt – äh, sei es der vornehmlich deutsche Rentner, der offensichtlich kein Fahrzeug mehr hat, oder die Frauen, die Rentnerinnen, die vielleicht noch nie selbst gefahren sind, über Berufstätige, aber auch über verschiedenste Personen, wo man

jetzt nicht unbedingt sagen kann, dass die gerade von einem Beschäftigungsverhältnis nach Hause kommen. (...) Also Migranten aller Couleurs. Ehemalige Asylbewerber, wenn ich die so bezeichnen darf, was man jetzt an der Hautfarbe halt festmacht, ne – sprich „Schwarze“.

I: „Ja, Afrikaner, klar.“

P: „Ja, äh – islamisch. Dem islamischen Kreis zugehörige Personen stellen da so die Mehrzahl derer, die also ... Also man hat bisweilen den Eindruck die Bahn ist jetzt, sagen wir mal, zu fünfzig Prozent von Leuten besetzt, die dem Islam zuzuordnen sind. Das sind Libanesen, das sind aber auch Araber, Marokkaner ... also da haben wir ein ganz vielfältiges Bild von zum Teil sehr jungen Leuten; Gruppen junger islamischer oder vermeintlich türkischer Mädchen über jugendliche Männer bis hin zu Frauen, die meistens zu zweit oder dritt dann mit Kindern unterwegs sind. Die andere dann relativ augenscheinliche Gruppe ist dann die deutsche Unterschicht, die dann die Straßenbahn nutzt, wie auch heute Nachmittag wieder, wo man auch anhand der Gestik, der Sprache, des Verhaltens sieht, dass die offensichtlich jetzt auch keinem Erwerbsgeschäft nachgingen, oder gerade von der Schule oder Kindergarten kamen, sondern die halt die Straßenbahn nutzen (nutzen müssen), weil sie über keinen PKW verfügen.“

Die so vielfältig kombinierbaren Daten zu Kleidung, Körperhaltung, Attraktivität, nonverbalem Verhalten, Umgangsformen, Ein- und Ausstiegsorten, Tageszeiten etc. liefern ein unerschöpfliches Datenmaterial und geben dem Stadtbewohner Anhaltspunkte für Typisierungen und Klassifizierungen (Argyle 1994).

Hält man sich die zitierten Interviewpassagen vor Augen, so wird deutlich, dass die „Phantasmagorie des Flaneurs: das Ablesen des Berufs, der Herkunft, des Charakters von den Gesichtern“ (Benjamin 1983: 540) nicht zur Gänze durch die Gesellschaft des Massenkonsums absorbiert wird, wie Benjamin einst annahm. Im Gegenteil: Sie wird auf eine neue, breitere soziale Basis gestellt, denn solche Kategorien und Klassifizierungen erfüllen eine Funktion, die Ryave & Schenkein (1974) am Beispiel des Fußgängers erforscht haben: Im Gedränge des Fußgängerwegs müssen Passanten Gruppenkategorien handhaben, um zu ermitteln und zu entscheiden, welcher Gruppe man auf seinem Weg besser ausweicht und welchen Pulk man ohne weitere Rück-

sichtnahme durchqueren kann. Nur so vermögen sie ihren Weg durch die Menge zu finden. Dieses Grundmuster scheint auch für das Straßenbahnfahren wirksam zu werden, wenn es um die Sitzplatzwahl, die Fortbewegung im Waggon, auf der Plattform oder auf der Rolltreppe geht. In diesem Sinne lebt Benjamins Flânerie im Passanten und im Passagier partiell fort. Es ist aber nun nicht der „Magnetismus der nächsten Straßenecke“ (Benjamin 1983: 1053), der die Einzelnen gerade angesichts von Indifferenz zu Kategorisierungen anregt, sondern die vergleichsweise banale Sorge um Kollisions- und Konfliktvermeidung.

5. Symbolische Grenzziehungen im Modus von Anspannung und Aufregung

Intergruppen-Figurationen der Duisburger Stadtgesellschaft und ihrer Stadtteile wirken in das Interaktionsfeld Straßenbahnfahren in Duisburg hinein, weil und insofern Passagiere einander mit Blick auf die subjektiv wahrgenommene lokale Diversität und die wahrgenommenen lokalen Intergruppenbeziehungen kategorisieren und einander unter Rekurs auf eben diese lokal angesagten und über Nachbarschaftsnarrative (u. a. in Form von Lob- und Schimpfkatsch)⁶ vermittelten Kategorisierungen ausweichen oder näherkommen. Neben diesem Mechanismus des Aufgreifens und Aktualisierens lokal kursierender Kategorien tritt ein weiterer, gewissermaßen „lebensweltlicher Mechanismus“ hinzu, für den Lyn Lofland (1973: 96–117) das Konzept des „urban learnings“ oder Elijah Anderson (2011) das der „Folk Ethnography“ reserviert haben: Die Beteiligten informieren einander durch ihr Indifferenz reproduzierendes und Indifferenz episodisch unterbrechendes Verhalten stets aufs Neue über den lokalen Kontext. Sie sind einander Lehrer und Schüler in einem informellen und ins Straßenbahnfahren eingebetteten Prozess des sozialen Lernens.

Eben hier kommen die oben explizierten, überwiegend lebensweltlich sedimentierten, z. T. aber auch durch Schrifttafeln, Piktogramme, Displays sowie durch Sicherheitsdienste kommunizierten formalen Regeln des Straßenbahnfahrens zur Geltung. Die Normalität des Straßenbahnfahrens spannt die Hintergrundfolie auf, vor der vermeintlich abweichende Handlungen sowie jede Nuance des Auftretens der jeweils Anderen mit Blick auf Differenz

und Wiederholung betrachtet, kategorisiert, klassifiziert und ggf. durch affirmative oder (seltener) konfliktförmige Indifferenz-Unterbrechungen beantwortet wird. Die informell bestehende Indifferenz-Ordnung der Straßenbahn wird durch solche episodischen Kategorisierungen, Klassifizierungen und Konflikte zwar keineswegs ausgeschaltet. Aber andererseits ist ihr das Feld nicht vollständig unterworfen; denn schon durch die wiederholten episodischen Kategorisierungen werden symbolische Grenzen gezogen und gruppenbezogene Machtasymmetrien durch Ausweichinteraktionen hervorgerufen, die kein Passagier ignorieren kann (vgl. Hüttermann 2013). Es zeigt sich somit alles andere als Gleichmut gegenüber Individuen oder sozialen Gruppen. Und es zeigt sich auch, dass das, was Simmel bloß als Volksschule der Indifferenz erschien, soziale Differenzen verstärken und auf Intergruppen-Figurationen gestaltend einwirken kann, statt immer wieder nur neue Indifferenz hervorzubringen. Manche Formen von Ausweichhandlungen, Tratsch, Schimpfkatsch, beiläufige Konfliktepisoden oder provokante oder verletzend kommunizieren bzw. „hate stares“ (Goffman 1963: 83), die für die Genese von Intergruppen-Figurationen relevant sind, gedeihen gerade dort, wo sie die Stadtsoziologie bislang am wenigsten vermutet hat – nämlich auf der Ebene der sekundären Kontakte.

Gefühle scheinen in diesem Zusammenhang eine besondere Rolle zu spielen – insbesondere Gefühle der Verunsicherung und/oder der Aggression. So verursacht die Gegenwart von Mitreisenden, die aufgrund ihrer Gestik, ihrer Sprache und ihres Verhaltens als Passagiere wahrgenommen werden, die sich nicht in die Wechselseitigkeit der höflichen Nichtbeachtung einfügen, bei anderen Passagieren Bedrohungsgefühle.⁷

Nervliche Anspannung

a) (Auszug Interview mit Straßenbahnnutzer)

P: „und deshalb würde ich jetzt so aus dem Bauch heraus sagen: morgens ist es eigentlich angenehm und unauffällig die Straßenbahn zu nutzen. Nachmittags ist es bisweilen einmal wesentlich stärker frequentiert, aber auch nervlich aufreibender.“

⁶ Ich habe den in Duisburg-Marxloh kursierenden Schimpfkatsch in einem früheren Artikel behandelt (vgl. Hüttermann 2000).

⁷ Gefühle der Scham bzw. Praktiken der Beschämung, die, wie Neckel (vgl. 1991) zeigt, bei symbolischen Grenzziehungen zwischen Klassen eine Rolle spielen, sind offenbar für den hier untersuchten Zusammenhang nicht von Bedeutung.

b) (Auszug aus Interview mit einem in Marxloh ansässigen Straßenbahnnutzer)

P: „Eine Kollegin von mir [Ärztin] ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu mir in die Praxis gekommen [in Marxloh]. Das war so eine ganz etepetete Düsseldorferin, eine ganz ängstliche Frau. Wie die hier schon rein kam in die Praxis, die war völlig schockiert durch die Straßenbahnfahrt. So was hatte sie noch nicht gesehen in ihrem Leben.“

I: „Was hatte sie denn in der Bahn gesehen?“

P: „Na ja diese Menschen, die da in die Straßenbahn einstiegen und so ein Kuddelmuddel und die Gerüche, die die Leute mitbringen, und Mallocher und was weiß ich nicht. Die ist mit nem Taxi nach Düsseldorf zurückgefahren.“

Wie der nachstehende Auszug zeigt, werden Gefühle der Anspannung und Unsicherheit von den Passagieren, die sich der urbanen Ethik der höflichen Nichtbeachtung verpflichtet fühlen (Tonkiss 2003), oft dadurch verarbeitet, dass sie in ihren Situationsdeutungen abwertend gemeinte Kategorien aktualisieren (Riek et al.: 2006).

Eine irritierende Situation

(Auszug aus einem Interview mit einem Pendler und Straßenbahnnutzer)

P: „Oder Jugendliche, vierzehn bis siebzehn [Jahre alt], die der islamischen Bevölkerungsschicht zuzuordnen wären, kommen mit dem Mountainbike in die Straßenbahn... niemand von denen hat offensichtlich irgendwie Fahrchein gelöst... und begutachten dieses Mountainbike jetzt gerade, als wenn es jetzt irgendwie ein Lotteriegewinn wär, auf dem Jahrmarkt. Der Blick zu anderen Mitfahrenden, der fragende Blick, den ich hatte, den auch andere hatten, hieß: ‚Das Rad ist wohl gerade in der Innenstadt entwendet worden und wird jetzt in den Duisburger Norden verbracht.‘“

I: „Das haben Sie dann mit ein paar Blicken [erkannt] – oder haben Sie ein paar Wortfetzen aufgeschnappt?“

P: „Sie könnten einmal sehen, wie die Jugendlichen begeistert sind von einem alten Mountainbike. Das wird begutachtet, das wird angehoben, wird gedreht, so als wenn die das alle zum ersten Mal gesehen hätten. Also auch

schon die Anzahl der Jugendlichen und dieses eine Mountainbike lässt ja darauf schließen, dass die nicht gemeinsam mit dem Rad unterwegs waren, sondern dass jetzt dieses Rad per Straßenbahn, weil es der bequemste Weg ist, an einen anderen Ort geschafft wird. Und die Vermutung liegt nahe, dass das sich um ein Fahrraddelikat handeln könnte. Und mein Blick, mein skeptischer Blick, den sah ich dann (...) [auch bei] zwei, drei Mitfahrenden, die auch beobachteten [und] wo man sehen konnte: Da ist ein gewisses Unverständnis abzulesen, was die jetzt hier gerade mit dem Fahrrad machen. Das sind so Eindrücke. Sie können, da[zu] natürlich keinen Kommentar abgeben, dass Fahrradbeförderung irgendwie extra kostet. Jetzt mal gar nicht [erst recht nicht] den Verdacht äußern, dass es sich nicht um die rechtmäßigen Eigentümer handelt. Sie machen gar nichts! Sie beobachten aus dem Augenwinkel. Und etwas anderes empfiehlt sich nicht in so[lichen] Situationen.“

Wie Lamont (2000) zeigt, fungieren solche moralisch aufgeladenen Situationsdeutungen und die durch sie transportierten Kategorien mitunter als symbolische Grenzziehungen zwischen Klassen und ethnischen Gruppen. Der folgende Interviewauszug macht deutlich, dass dies grundsätzlich auch fürs Straßenbahnfahren in Duisburg gilt. So münden Situationsdeutungen dort in eine indexikalisch formulierte lebensweltliche Theorie ein, in der neben Sozialisation und Charaktereigenschaften auch differente „Landesmentalitäten“ eine Rolle spielen. Damit kommt die Zuschreibung vermeintlich primordialer Wesenszüge ins Spiel.

Lebensweltliche Theorie zur Erklärung ungebührlichen Verhaltens

(Auszug aus einem Interview mit einem Pendler und Straßenbahnnutzer)

P: „Das hängt halt von Erziehung, Charakter und vielleicht auch der ursprünglichen Landesmentalität ab, wie man sich in so Situationen verhält. Da hab ich sowohl negative Erfahrungen gemacht mit Deutschen, aber in erster Linie mit Migranten, die da doch dann eher auffällig werden, wenn es um den eigenen Vorteil geht, das muss ich auch klar so sagen.“

Die im Zuge unserer Feldforschungen erhobenen Theorien der Erklärung ungebührlichen Verhaltens

greifen nicht immer auf ethnisch-kulturelle Differenzen zurück. Wie der folgende Interviewauszug vor Augen führt, werden auch Kategorien sozialer Ungleichheit aufgegriffen:

„Elite und Abschaum“

(Auszug aus einem Interview mit einer Straßenbahnnutzerin)

I: „Mal ganz pauschal gefragt, wenn Sie jetzt die Strecke der Linie 903 [vom Zentrum über Marxloh nach Dinslaken] mit der der Linie U79 [vom Zentrum in südlicher Richtung nach Düsseldorf] vergleichen ...“

P: „Wenn ich die beschreiben müsste, oh Gott! Also wenn ich die nur umschreiben müsste, dann würd' ich sage ‚Elite und Abschaum‘. Das ist jetzt ganz böse gesagt. Aber das muss man schon sagen. Da scheiden sich dann die Geister. Obwohl man meint, grundsätzlich sind die Menschen, die Straßenbahn fahren, dann die die eher weniger Geld haben. Im Düsseldorfer Bereich [der Linie U79] sind es dann eher die schickeren Leute, die dann auch mehr Sitten haben bzw. mehr Anstand haben und Benehmen; wobei Ausnahmen die Regel bestätigen. Aber wenn ich dann die andere Strecke [der Linie 903 vom Hauptbahnhof in Richtung Marxloh] fahre, wobei das dann nicht negativ ausgelegt werden muss, dann hört man eher die Jugendlichen, die ihre Handys als Ghettoaster benutzen und laut Musik hören und sich laut unterhalten.“

I: „Können Sie Beispiele für positives Verhalten geben?“

P: „Die Leute gehen rein, setzen sich hin, die sind leise, dann machen die einen auch nicht gleich groß an und machen keinen Terz. Wenn mal einer seine Füße im Weg hat, dann fragen die: ‚Darf ich hier mal kurz vorbei?‘ Und dann zieht derjenige die Beine weg und dann geht er da vorbei. Oder wenn jemand mit dem Fahrrad reinkommt und mit den Pedalen an der Mittelstange hängen bleibt, dann stehen die auf und helfen schon mal, je nachdem wie gut die noch dabei sind. Ja und in der 903 [Richtung Marxloh] ist das so, da kommen die Leute mit Kinderwagen und da wird noch nicht mal Platz gemacht. (...) Aber die Leute haben dann keine Lust, sich zu bewegen, und sagen sich: ‚Die Leute können ja draußen bleiben und sich die nächste Bahn nehmen.‘“

Symbolische Grenzziehungen werden schließlich durch Ausweichhandeln gewissermaßen alltagspraktisch ratifiziert. Bewohner_innen weichen auf der Grundlage ihrer Situationsdeutungen auf bestimmte Sitzplätze aus (zur Bedeutung der Platzwahl: Levine et al. 1973) oder – wie das oben angeführte Beispiel der schockierten Patientin zeigt – sie verzichten ganz auf die Nutzung der Straßenbahn.

Sitzplatzwahl auf der Grundlage ethnischer Kategorisierung

(Auszug aus einem Interview mit einer Passagierin)

P: „Es gibt ja viele Leute, die nicht rückwärtsfahren können oder nicht rückwärtsfahren wollen, aber das ist mir so ziemlich egal. Da hab ich keine Probleme damit, also Hauptsache sitzen. Wobei ich meine, ich guck' mir dann auch schon ... wenn ich dann so ein ... wenn ich mich irgendwo dazu setzen muss, guck' ich mir doch schon 'mal gerne an, wer sitzt da, ne. Also sitzen da drei Türkenbengels, bleib ich lieber stehen. Ist so. Weil – wie gesagt – ich hab' selbst jetzt noch nicht so die Probleme, aber man sieht das ja auch wie sie ja mit anderen Leuten umgehen oder wie sie die dumm anmachen. Da hab ich keine Lust drauf – wirklich nicht.“

Wie sehr die lokal ausgeprägten ethnischen Grenzziehungen in das Straßenbahnfahren der Linien 903 und 901 hineinwirken, wird deutlich, wenn (wie hier) in Marxloh lebende Passagiere zu Wort kommen, deren Aussehen – anders als sonst üblich – weder eindeutig als „deutsch“ noch als „türkisch“ kategorisiert werden kann. Ein aus Sri Lanka stammender Nutzer der Linien 903 und 901 bringt dies im Rahmen eines Gruppeninterviews zur Sprache:

„einen verpassen“

(Auszug aus Gruppeninterview mit Jugendlichen aus drei verschiedenen Herkunftsländern)

I: „Wenn ihr mal beschreiben solltet, wie so ein Tag abläuft, vielleicht sogar ein Tag, den ihr eventuell mal in Marxloh verbracht habt ...“

P: „... dann gehen wir zu McDonalds, erstmal eine Stunde da sitzen und dann [würden wir] andere Kollege dazu rufen und einfach so rumlaufen und so. Oder auch wenn man mit [der

Straßen-]Bahn hier so vorbeifährt, da gucken die [einen] schon so schräg an, so schief an, dann guckt man auch gar nicht hin so. [Es ist so,] als ob die gleich losrennen würden und dir einen verpassen würden, so gucken die nur.“

Es sind diese vom lokalen Grenzregime nicht eindeutig zugeordneten, gewissermaßen unbeschriebenen Bewohner_innen, die die symbolischen Zwänge des lokalen Grenzregimes deutlich erfahren. Ihre Bewegungen im lokalen Kontext sind gewissermaßen Gratwanderungen durch den lokalen Kontext. Sie gelingen nur unter Aufbietung eines geschickten Ausweichhandelns und einer entsprechend erfahrungsgesättigten lebensweltlichen Urteilskraft.

6. Die Straßenbahn als epistemisches Vehikel

Schon die hier angeführten Beobachtungen mögen zeigen, dass das Straßenbahnfahren nicht per se Indifferenz hervorbringt, sondern ein figuratives Feld ist, auf dem Bewohner_innen die Beziehungen zwischen stadtesellschaftlichen Gruppen und ihr Verhältnis zum lokalen Kontext interaktiv erleben, in nicht fokussierte und fokussierte Interaktionen übersetzen und somit grundsätzlich auch verändern können.

Mit Blick auf die Ausgangsfrage bleibt festzuhalten, dass das Straßenbahnfahren weder per se Gleichgültigkeit und Indifferenz gegenüber Individuen, Gruppen und Orten noch unweigerlich gruppenbezogene Idiosynkrasien oder Sympathien hervorbringt. Das Straßenbahnfahren ist vielmehr, so unser fallgestützter Befund, zunächst einmal nur ein stadtesellschaftliches Figurationsfeld unter anderen. Dieses Figurationsfeld ist davon geprägt, dass diejenigen, die in ihm agieren, vor dem Hintergrund informell geltender Regeln des Straßenbahnfahrens viele schnelle Entscheidungen treffen und episodische Situationsdeutungen vornehmen. So können sie sich sicher und ohne unerwünschte Indifferenz-Unterbrechungen, Zurückweisungen oder Konflikte bewegen. Im Zuge ihres „urban learning“ wenden sie Kategorisierungen an und formulieren lebensweltliche Theorien, durch die sie drei grundlegende sinnhafte Dimensionen miteinander verbinden: 1. die soziale Dimension (z. B. ethnische, religiöse und auf Ungleichheit bezogene Differenzen, 2. die zeitliche Dimension (Tageszeiten, Wochenrhythmen etc.) und 3. die räumliche Dimension (insbesondere durch Beobachtung von Einstiegs- und Ausstiegsorte ver-

mittelt). Auf diese Weise nehmen die Beteiligten den lokalräumlichen Kontext in das Figurationsfeld „Straßenbahnfahren“ auf. Aus schlechthinnigem Straßenbahnfahren wird Straßenbahnfahren in Duisburg.

Es wurde zudem argumentiert, dass diese Form des „urban learning“ nicht einfach bloß ein rezeptiver Vorgang ist, sondern zugleich auch aktive symbolische Grenzziehungen impliziert, die wiederum durch alltägliches Ausweichverhalten (mit Blick auf Sitzplatz- und Verkehrsmittelwahl) handlungspraktisch ratifiziert werden. In dem Maße, wie Straßenbahnnutzer_innen das Gelernte auch auf anderen Feldern der Stadtgesellschaft kommunizieren und zudem lokale Medien über spektakuläre, z. B. gewaltförmige Indifferenz-Unterbrechungen im Zusammenhang mit dem Straßenbahnfahren in Duisburg berichten, wirkt es in die Breite der gesamten Stadtgesellschaft und ihrer Intergruppenbeziehungen hinein.

Heißt das nun, dass ethnografisch ansetzende Stadtsoziologinnen nur Straßenbahn, Metro oder Bus fahren und Passagiere interviewen müssen, um Struktur und Dynamik der stadtesellschaftlichen Intergruppen-Figurationen zu erfassen? Das wäre naiv, und um dieses Ziel auch nur annähernd zu erreichen, wäre mehr als nur ein Figurationsfeld in Betracht zu ziehen. So ist mit prinzipiell unabgeschlossenen und vermutlich unabschließbaren Ensembles urbaner Figurationsfelder zu rechnen, die zudem noch von Stadt zu Stadt variieren: In manchen Stadtgesellschaften bildet sich das lokale Intergruppenleben schon im lokalen Fußballgeschehen ab, in anderen eher auf dem weiten Feld von Liebe, Flirt und Partnerschaft. In wieder anderen Städten wäre das Intergruppenleben eher durch die Analyse von Konflikten um religiöse Symbole und durch die Analyse öffentlicher Plätze aufzuschließen. Aber in wohl kaum einer Stadt genügte dafür die Auswahl eines einzigen Feldes.

Erst die Analyse unterschiedlicher Figurationsfelder einer und derselben Stadtgesellschaft gewährleistet so etwas wie einen „Panoramablick von unten“. Erst wenn man die herausgearbeiteten alltagsweltlichen Grenzverläufe und mehr oder weniger manifesten Konfliktkonstellationen unterschiedlicher Felder gleichsam übereinander legt, zeichnen sich die stadtesellschaftliche Strukturen und ihr sozialer Wandel ab (vgl. Hüttermann et al. 2014; Anderson 2011; Varshney 2002). Mit Blick auf den Duisburger Kontext bedeutet dies, dass der vorliegenden Analyse des Straßenbahnfahrens in Duisburg die Analysen weiterer lokaler Figurationsfelder hinzu-

zufügen wären (von einer neuen Bündniskonstellation auf dem Feld der lokalen Ökonomie war bereits die Rede), bevor wir uns ein empirisch gesättigtes Urteil über den Wandel der Intergruppen-Figurationen in der niederrheinischen Industriemetropole erlauben dürfen.

Und erst wenn man diesen – nicht zuletzt mit Blick auf die Akquise von dafür notwendigen Ressourcen sehr aufwändigen – Weg ginge, ließe sich die oben aufgeworfene Frage beantworten, in welchem Verhältnis externe makrostrukturelle Kräfte und mikrososiale Interaktionen tatsächlich stehen.

Literatur

- Anderson, E., 2002: The Ideologically Driven Critique. *American Journal of Sociology* 107: 1533–50.
- Anderson, E., 2011: *The Cosmopolitan Canopy: Race and Civility in Everyday Life*. New York: Norton.
- Argyle, M., 1994: *The Psychology of Social Class*. London: Routledge.
- Benjamin, W., 1982: *Das Passagenwerk*. 2 Bde. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- de Certeau, M., 1988: *The Practice of Everyday Life*. Berkeley: University of California Press.
- Ehn, B. & O. Löfgren, 2012: *Nichtstun: Eine Kulturanalyse des Ereignislosen*. Hamburg: Hamburger Edition.
- Elias, N. & Scotson, J. L., 1993: *Etablierte und Außenseiter*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Engels, F., 1972: *Die Lage der arbeitenden Klasse in England* (MEW Bd. 2). Berlin: Dietz.
- Fischer, C., 1975: Toward a Subcultural Theory of Urbanism. *American Journal of Sociology* 80: 1319–1341.
- Fischer, C., 1981: The Public and Private Worlds of City Life. *American Journal of Sociology* 46: 306–316.
- Goffman, E., 1959: *The Presentation of Self in Everyday Life*. New York: Doubleday.
- Goffman, E., 1963: *Behavior in Public Places. Notes on the Social Organization of Gatherings*. New York: Free Press.
- Goffman, E., 1971: *Relations in Public: Microstudies of the Public Order*. New York: Penguin.
- Goffman, E., 1974: *Das Individuum im öffentlichen Austausch*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Hirschauer, S., 1999: Die Praxis der Fremdheit und die Minimierung von Anwesenheit: Eine Fahrstuhlfahrt. *Soziale Welt* 50: 221–46.
- Hüttermann, J., 2000: Der avancierende Fremde. *Zeitschrift für Soziologie* 29: 275–293.
- Hüttermann, J., 2010: Entzündungsfähige Konfliktkonstellationen: Eskalations- und Integrationspotentiale in Kleinstädten der Einwanderungsgesellschaft. Mit einem Beitrag von Alexander Mewes. Weinheim: Juventa.
- Hüttermann, J., 2011: Moscheekonflikte im Figurationsprozess der Einwanderungsgesellschaft: Eine soziologische Analyse. S. 39–82 in: W. Schiffauer (Hrsg.), *Migrationsreport 2010. Fakten – Analysen – Perspektiven*. Frankfurt a.M.: Campus.
- Hüttermann, J., 2013: *Situational Ranking and Conflict: A Bottom-Up Perspective on Urban Intergroup Life*. Working Paper 13–09. Göttingen: Max Planck Institute for the Study of Religious and Ethnic Diversity.
- Hüttermann, J., C. Husband, Y. Alam & J. Fomina, 2014: *Lived Diversities. Space, Place and Identities in the Multi-Ethnic City*. Bristol: Policy.
- Jensen, O.B., 2006: *Facework, Flow and the City*. Simmel, Goffman, and Mobility in the Contemporary City. *Mobility* 1 (2): 143–165.
- Kraus, M.W. & D. Keltner, 2010: Signs of Socioeconomic Status. A Thin-Slicing Approach. *Psychological Science* 20: 99–106.
- Lamont, M., 2000: *The Dignity of Working Men: Morality and the Boundaries of Race, Class and Immigration*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- Lamont, M., S. Pendergrass & M. Pachucki, 2014: Symbolic Boundaries. In: J. Wright (Hrsg.), *International Encyclopedia of Social and Behavioral Sciences*. Oxford: Elsevier (im Erscheinen).
- Lamont, M. & V. Molnár, 2002: The Study of Boundaries in the Social Sciences. *Annual Review of Sociology* 28: 167–95.
- Levine, J., A. Vinson & D. Wood, 1973: Subway Behavior. S. 208–216 in: A. Birenbaum & E. Sagarin (Hrsg.), *People in Places*. New York: Praeger.
- Lofland, L., 1973: *A World of Strangers*. New York: Basic Books.
- Lofland, L., 1989: Social Life in the Public Realm. *Journal of Contemporary Ethnography* 17: 453–482.
- Lofland, L., 1989b: Social Interaction: Continuities and Complexities in the Study of Non-Intimate Sociality. *Journal of Contemporary Ethnography* 17: 453–482.
- Lofland, L., 1998: *The Public Realm: Exploring the City's Quintessential Social Territory*. New York: de Gruyter.
- Mazur, A., 1993: Signs of Status in Bridal Portraits. *Sociological Forum* 8: 273–284.
- Neckel, S., 1991: *Status und Scham*. Frankfurt a.M.: Campus.
- Riek, B., E. Mania & S. Gaertner, 2006: Intergroup Threat and Outgroup Attitudes: A Meta-Analytic Review. *Personality and Social Psychology Review* 10: 336–353.
- Ryave, A.L. & J.N. Schenkein, 1974: Notes on the Art of Walking. S. 265–274 in: R. Turner (Hrsg.), *Ethnomethodology*. Hammonsworth: Penguin.
- Scheler, M., 1980 (zuerst 1916): *Der Formalismus in der Ethik und die materiale Wertethik*. Bern: Francke.
- Scheler, M., 1967 (zuerst 1925): *Die Wissensformen und die Gesellschaft*. Bern: Francke.
- Schroeter, K.R., 2004: *Figurative Felder. Ein gesellschaftstheoretischer Entwurf zur Pflege im Alter*. Wiesbaden: DUV.
- Simmel, G., 1989: Der Begriff und die Tragödie der Kultur. S. 385–416 in: R. Kramme & O. Rammstedt (Hrsg.), *Georg Simmel Gesamtausgabe* (Bd. 14). Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Simmel, G., 1992 (zuerst 1908): *Soziologie. Untersuchun-*

- gen über die Formen der Vergesellschaftung. Leipzig: Duncker & Humblot.
- Symes, C., 2012: *Entr'acte: Mobile Choreography and Sydney Rail Commuters*. *Mobilities* 8: 542–559.
- Tonkiss, F., 2003: The Ethics of Indifference: Community and Solitude in the City. *International Journal of Cultural Studies* 6: 297–311.
- Varshney, A., 2002: *Ethnic conflict and civic life: Hindus and Muslims in India*. New Haven: Yale University Press.
- Wacquant, L., 2002: Review Symposium: Scrutinizing the Street. *American Journal of Sociology* 107: 1468–1532.
- Wacquant, L., 2012: Three Steps to a Historical Anthropology of Actually Existing Neoliberalism. *Social Anthropology* 20: 66–79.
- Watzlawick, P., J. Beavin & D. Jackson, 2003: *Menschliche Kommunikation*. Bern: Huber.
- Wellman, B., 1979: The Community Question: The Intimate Networks of East Yorkers. *American Journal of Sociology* 84:1201–1231.
- Wellman, B. & B. Leighton, 1979: Networks, Neighborhoods and Communities. *Urban Affairs Quarterly* 14: 363–390.
- Wirth, L., 1938: Urbanism as a Way of Life. *American Journal of Sociology* 44: 1–24.

Autorenvorstellung

Jörg Hüttermann, geb. 1962. Studium der Geschichtswissenschaften und der Soziologie in Bonn, Madrid und Bielefeld. Von 1996–2012 wissenschaftlicher Mitarbeiter am interdisziplinären Institut für Konflikt- und Gewaltforschung (IKG). 2012–2014 wissenschaftlicher Mitarbeiter am Max-Planck-Institut zur Erforschung multireligiöser und multiethnischer Gesellschaften; seit September 2014 erneut Mitarbeiter am IKG. Forschungsschwerpunkte: urbane Intergruppenbeziehungen; Konflikte und Diversität in der Einwanderungsgesellschaft; Figurationssoziologie; Urbane Ethnographie; Stadtsoziologie. Wichtigste Publikationen: *Lived Diversity* (mit C. Husband, Y. Alam & J.Fomina), Bristol 2014; *Figurational Change and Primordialism in a Multicultural Society*, in M. Burchardt & I. Michalowski (Hrsg.), *After Integration*, Wiesbaden 2014; zuletzt in dieser Zeitschrift: *Der avancierende Fremde*, *ZfS* 29, 2000: 275–293.

Tino Minas, geb. 1982. Studium der Kommunikationswissenschaft und Praktischen Sozialwissenschaft der Universität Duisburg-Essen. Seit Oktober 2014 Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Soziologie Münster. Seit 2012 Promotionsstudium am Institut für Soziologie in Münster. Forschungsschwerpunkte: Gewaltforschung; Interaktionstheorie, Praxistheorie; Moderne und Modernisierung; Ethnographie des Alltags. Wichtigste Publikationen: *Vom Schweigen der Soziologie zu einer Perspektive der Gewaltforschung in der modernen Gesellschaft – Zum Übergang von Gewalt und Nicht-Gewalt in der Theorie der Gewalt in der Moderne* von Jan Philipp Reemtsma, in: A. Kämmerer et al. (Hrsg.): *Gewalt und Altruismus*, Heidelberg 2015 (i. E.); „Verlockender Fundamentalismus“: Zur Erstverwendung des Begriffs der Parallelgesellschaft in der Sozialwissenschaft, in: W. Köster (Hrsg.), *Parallelgesellschaft*, Essen 2009.

Glanzlichter der Wissenschaft 2014

Ein Almanach

Herausgegeben vom Deutschen Hochschulverband

2014. 176 S. gb. EUR 26,-. ISBN 978-3-8282-0609-0

Der Sammelband „Glanzlichter der Wissenschaft“ vereinigt herausragende wissenschaftliche Veröffentlichungen und Vorträge renommierter Autoren, die im Laufe des Jahres 2014 entstanden sind. Sie spiegeln Entwicklungen, die über den Tag und das Jahr ihrer Veröffentlichung hinaus Bedeutung behalten — als Beispiele für die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit den Themen unserer Zeit.

Inhaltsübersicht

Jede Woche ein Artikel. Wie sich das Publizieren in den Geisteswissenschaften wandelt

(Peter-André Alt)

Bilder wirken! Was ist Kunst, was Pornografie – und was verlieren wir, wenn nichts mehr privat ist?

(Horst Bredekamp im Gespräch)

Paradoxien im europäischen Hochschulraum

(Mathias Brodtkorb)

Reichtum gegen Wahrheit

(Gerhard Casper)

Märkische Rübchen gemischt mit Kastanien. Wohin geht die sprachliche Reise?

(Heinrich Detering)

Post-Bildung. Vom Unort der Wissenschaft

(Andreas Dörpinghaus)

Mit Neuroökonomie aus der Finanzkrise?

(Christian E. Elger)

Wer bin ich schon? Die Digitalisierung des Lebens und das Datenschutzrecht

(Nikolaus Forgó)

Die Menschheit in der Person eines jeden Menschen. Zur Theorie der Humanität

(Volker Gerhardt)

Schuld und Halbschuld

(Peter Graf Kielmansegg)

Zeitenwende

(Renate Köcher)

Der High-Tech-Frieden braucht eine neue Art von Humanismus

(Jaron Lanier)

Zur Neuverhandlung des Alters in der Aktivgesellschaft

(Stephan Lessenich)

Analphabetismus als geheimes Bildungsziel

(Konrad Paul Liessmann)

Alles Lernen war mir Leben

(Hans Maier)

Die Berechnung der Welt

(Klaus Mainzer)

Die Tiefenschichten des Lebens. Über Wert und Würde des Alters

(Giovanni Maio)

Die Verhältnisse zum Tanzen bringen

(Jürgen Mittelstraß)

Soldat ohne Staat

(Herfried Münkler)

Kommt, lasst uns noch ein paar Längsdenker mehr produzieren

(Margit Osterloh und Alfred Kieser)

Integrationsschwierigkeiten. Die Kategorie Geschlecht in der Medizin

(Bettina Pfleiderer)

Das Nest der Bildungsaristokraten

(Heike Schmoll)

Wir Europäer lesen einander immer weniger

(Michael Stolleis)

Prinzipiell wertneutral. Wer die Herrschaft der Algorithmen verteufelt, macht es sich zu einfach

(Ulrich Trottenberg)

1914 und die Folgen. Was der Erste Weltkrieg für die Geschichte der deutschen Demokratie bedeutet

(Heinrich August Winkler)

LUCIUS
LUCIUS



Stuttgart